

**PRIORITY
DOCUMENT**
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

PCT/EP200 4 / 0 1 2 4 5 1



ÖSTERREICHISCHES PATENTAMT

A-1200 Wien, Dresdner Straße 87

11. 11. 2004

Kanzleigebühr € 13,00
Schriftengebühr € 52,00

REC'D 25 NOV 2004	
WIPO	PCT

Aktenzeichen **GM 777/2003**

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

**die Firma Franz Plasser Bahnbaumaschinen-Industriegesellschaft m b H
in A-1010 Wien, Johannesgasse 3,**

am **6. November 2003** eine Gebrauchsmusteranmeldung betreffend

" Verfahren zum Verschweißen von Schienen eines Gleises",

überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen
mit der ursprünglichen, zugleich mit dieser Gebrauchsmusteranmeldung
überreichten Beschreibung samt Zeichnungen übereinstimmt.

Österreichisches Patentamt
Wien, am 28. Oktober 2004

Der Präsident:

i. A.



HRNCIR
Fachoberinspektor

BEST AVAILABLE COPY

GM 777/2003
(5) Int. Cl.:

Urtext

AT GEBRAUCHSMUSTERSCHRIFT (11) Nr.

U

(Bei der Anmeldung sind nur die eingerahmten Felder auszufüllen - bitte fett umrandete Felder unbedingt ausfüllen!)

(73) Gebrauchsmusterinhaber:
Franz Plasser Bahnbaumaschinen-Industriegesellschaft m b H

(54) Titel : *Verfahren zum Verschweißen von Schienen eines Gleises.*

(61) Abzweigung von

(66) Umwandlung von A /

(62) gesonderte Anmeldung aus (Teilung): *GM* /

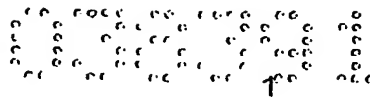
(30) Priorität(en):

(72) Erfinder:

(22) (21) Anmeldetag, Aktenzeichen: *6.11.2003* , *GM* /

(42) Beginn des Schutzes:

(45) Ausgabetag:



0313 Urtext
(NA 663 - Ma)

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Verschweißen von zwei Schienen eines Gleises gemäß den im Oberbegriff von Anspruch 1 angeführten Merkmalen.

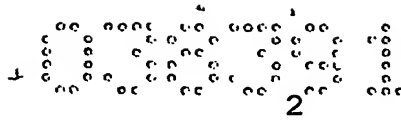
Durch US 5 099 097, US 5 136 140, US 4 929 816 ist je ein Schweißaggregat bekannt, das zur Einbringung von erhöhten Zugkräften in die zu verschweißenden Schienen mit einer Schienenzieheinrichtung ausgestattet ist. Damit können auch langverschweißte Schienen unter der Neutraltemperatur im Rahmen einer sogenannten Schlussschweißung verschweißt werden.

Durch einen Artikel 'Mobile flash-butt rail welding: three decades of experience' in der Zeitschrift 'Rail-Engineering International', Edition 2002/3, Seiten 11 bis 16, ist es ebenfalls bekannt, zur Durchführung von Schlussschweißungen eine das Schweißaggregat umschließende Schienenzieheinrichtung zu verwenden.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung liegt nun in der Schaffung eines Verfahrens der gattungsgemäßen Art, mit dem eine Verschweißung der Schienen auch oberhalb der Neutraltemperatur möglich ist.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe mit einem Verfahren der eingangs genannten Art durch die im Kennzeichen von Anspruch 1 angeführten Merkmale gelöst.

Mit einem derartigen Verfahren können die Schweißarbeiten erstmals unabhängig von der atmosphärischen Temperatur durchgeführt werden. Das Verfahren



Weitere Vorteile und Ausbildungen der Erfindung ergeben sich aus den weiteren Ansprüchen und der Zeichnung.

Im folgenden wird die Erfindung anhand von in der Zeichnung dargestellten Ausführungsbeispielen näher beschrieben.

Es zeigen:

Fig. 1 und 2 je eine Ansicht eines Schweißaggregates, und
Fig. 3 bis 7 schematische Darstellungen des Schweißvorganges.

Ein in Fig. 1 und 2 dargestelltes Schweißaggregat 1 setzt sich im wesentlichen aus zwei voneinander distanzierten Aggregathälften 2 zusammen, die durch in einer gemeinsamen horizontalen Ebene angeordnete und parallel zueinander verlaufende Stauchzylinder 3 in deren Längsrichtung verschiebbar miteinander verbunden sind. Jeder der beiden Aggregathälften 2 besteht aus zwei - um eine in Schienenlängsrichtung verlaufende Achse - zangenförmig zueinander verschwenkbaren Aggregathebeln 4 mit als Elektroden wirksamen Klemmbacken 5 zweier Klemmbackenpaare 6. Diese sind jeweils zur Anlage an ein vorderes Schienenende 7 einer ersten Schiene 8 und an ein hinteres Schienenende 7 einer zweiten Schiene 10 vorgesehen.

Die beiden in Gleisquerrichtung einander gegenüberliegenden Aggregathebeln 4,5 sind in ihrem oberen Endbereich durch einen Spannzylinder 12 zum Anpressen der Klemmbacken 5 an die Schienen 8,10 miteinander verbunden. Das Schweißaggregat 1 ist an einem an einer Schweißmaschine 20 befestigten Teleskopkran aufgehängt. Die Energieversorgung erfolgt durch einen in der Schweißmaschine 20 angeordneten Generator und eine Hydraulikpumpe. Zur Durchführung des Schweißvorganges und Aufzeichnung verschiedener Schweißparameter ist eine Steuereinrichtung 13 vorgesehen.

Bei einem lückenlos verschweißten Gleis treten Druckspannungen auf, sobald die

aktuelle Schienentemperatur über eine Neutral-Temperatur ansteigt. Sinkt die Schienentemperatur unter die Neutral-Temperatur, so treten Zugspannungen auf.

Das Verschweißen erfolgt nach dem Abbrennstumpf-Schweißverfahren. Die Schienen werden bei einer über Neutraltemperatur befindlichen Schienentemperatur zu ca. 360 m langen Teilabschnitten verschweißt. Die der Einfachheit halber hier als erste, zweite und dritte Schiene bezeichneten Teilabschnitte werden schließlich durch sogenannte Schluss-Schweißungen verbunden.

Wenn nun beispielsweise die vor Durchführung der Schluss-Schweißung gemessene aktuelle Schienentemperatur 30° und die Neutraltemperatur 20° betragen, ergibt sich folgende Soll-Druckspannung: $\sigma_{\text{soll}} = E \cdot \alpha \cdot \Delta t$

E = Elastizitätsmodul des Schienenstahls [215000 N/mm^2],

Δt = Temperaturänderung [$^{\circ}\text{C}$],

α = Wärmedehnungskoeffizient des Schienenwerkstoffes [$0,0000115$]

$$\sigma_{\text{soll}} = 215000 \cdot 0,0000115 \cdot 10 = 24,73 \text{ N/mm}^2$$

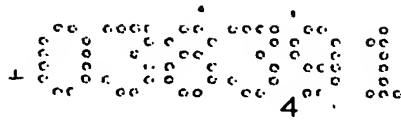
Daraus ergibt sich bei einer UIC 60 Schiene mit einer Fläche von 7686 mm^2 folgende Soll-Druckkraft F_{soll} .

$$F_{\text{soll}} = 24,73 \cdot 7686 = 190\,074 \text{ N bzw. } 190 \text{ kN (Kilonewton).}$$

Die Soll-Druckkraft wird nach Eingabe der Neutraltemperatur, der aktuellen Schienentemperatur sowie der Schienentype in die Steuereinrichtung 13 durch einen Mikroprozessor errechnet.

Im folgenden wird nun die Durchführung des erfindungsgemäßen Verfahrens näher beschrieben:

Zum Verschweißen der - in Arbeitsrichtung 11 einer Schweißmaschine 20 gesehen - ersten mit der zweiten Schiene 10 über Neutraltemperatur muss zuerst durch



zweiten und dritten Schiene 10,14 kontaktiert, während auf die aneinandergrenzenden Schienenenden 7 der ersten und zweiten Schiene 8,10 das Schweißaggregat 1 aufgesetzt und durch die Klemmbacken 5 kraftschlüssig mit den beiden Schienenenden 7 verbunden wird.

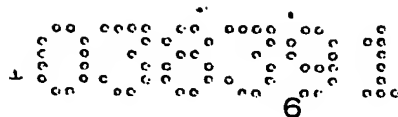
Der Schweißvorgang wird damit eingeleitet, dass die beiden durch die Klemmbacken 5 erfassten Schienenenden 7 unter Beaufschlagung der Stauchzylinder 3 voneinander bewegt werden, bis aneinander grenzende Stirnflächen 9 der beiden Schienenenden 7 eine Schweißlücke w_s von 3 Millimeter bilden. Dabei erfolgt permanent über den Druck in den Stauchzylindern 3 eine Kraftmessung und über den Abstand der beiden Klemmbackenpaare 6 zueinander auch eine Wegmessung. Nach Bildung der Schweißlücke w_s wird unter Stromzufuhr die eigentliche Schweißung gestartet und die Voneinanderbewegung der beiden Klemmbackenpaare 6 in eine Zueinanderbewegung umgekehrt (s. Fig. 7) und damit die Abbrandphase mit dem abschließenden Stauchschlag eingeleitet. Diese Zueinanderbewegung wird programmgemäß unter Aufrechterhaltung einer geringfügigen Distanzierung der Schienenenden 7 zueinander durchgeführt und schließlich bei einer Stauchkraft von 30 N/mm^2 mit dem Stauchschlag beendet. In dieser Phase tritt eine Verkürzung jedes Schienenendes 7 um etwa 17,5 mm auf. Dies führt naturgemäß zu einem Abfall der Ist-Schienen-Druckspannung unter die Soll-Druckspannung.

Um trotz dieser Schienenverkürzung die Soll-Druckspannung aufrecht zu erhalten, wird parallel zur Abbrandphase durch die Schienendruckvorrichtung 19 eine - ebenfalls in der Steuereinrichtung 13 registrierte - Druckkraft P_+ in Richtung zum Schweißaggregat 1 in das vordere Schienenende 7 der zweiten Schiene 10 zur Erzeugung einer Druckspannung eingebracht. Diese sollte aufgrund des Reibungswiderstandes zweckmäßigerweise etwas höher sein als die Soll-Druckspannung. Es wird damit gleichsam über eine durch Schienenanker 16, Hydraulikzylinder 21 der Schienendruckvorrichtung 19, zweite Schiene 2 und Stauchzylinder 3 gebildete Kraftkette die Soll-Druckspannung auf die erste Schiene 8 übertragen. Das Erreichen der Soll-Druckspannung wird über die Stauchzylinder 3 registriert und kann unter Einbeziehung des Hydraulikzylinders 21 der Schienendruckvorrichtung 19 automatisch gere-

gelt werden. Es ist aber auch möglich, die Beaufschlagung des Hydraulikzylinders 21 händisch zu steuern, wobei die im Bereich des Schweißaggregates 1 auftretende Druckspannung auf einem Display kontrolliert wird.

Durch dieses Verfahren ist sichergestellt, dass nach Abschluss der Schienenverschweißung in den miteinander verschweißten Schienen 8,10 die zur aktuellen Schienentemperatur korrelierende Soll-Druckspannung vorherrscht. Sobald die erste Schiene 8 durch Anziehen der Schienenbefestigungsmittel bzw. Montage von Schienenklemmen vorschriftsmäßig zur Gänze mit den zugeordneten Schwellen 15 verbunden (bzw. verankert) ist, werden Hydraulikzylinder 21 der Schienendrückvorrichtung 19 drucklos geschaltet. Das Schweißaggregat 1 kann bereits unmittelbar nach Entfernung eines Schweißwulstes von den Schienen 8,10 gelöst und abgehoben werden.

Nach Positionierung des Schweißaggregates 1 über den beiden Schienenenden 7 der zweiten und dritten Schiene 10,14 können diese unter Wiederholung der Verfahrensschritte miteinander verschweißt werden.

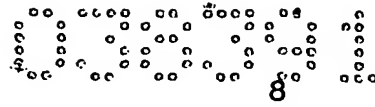


Patentansprüche

1. Verfahren zum Verschweißen von zwei Schienen (8,10,14) eines Gleises durch ein Schweißaggregat (1) einer Schweißmaschine (20), wobei zwei jeweils durch ein Klemmbackenpaar (6) des Schweißaggregates (1) erfasste Schienen (8,10,14) unter Beaufschlagung von Stauchzylindern (3) in Schienenlängsrichtung bewegt und miteinander verschweißt werden, wobei im Rahmen einer sogenannten Schlussschweißung in einer Arbeitsrichtung (11) vor der Maschine (20) durch eine kraftschlüssige Verbindung eines Abschnittes der Schiene (14) mit Schwellen (15) ein Schienenanker (16) gebildet wird und bei einer Abweichung einer aktuellen Schienentemperatur von einer örtlichen Neutraltemperatur Spannungen in die zu verschweißenden Schienen eingeleitet werden, **dadurch gekennzeichnet, dass** parallel zur Verschweißung einer - bezüglich der Arbeitsrichtung der Schweißmaschine (20) - ersten mit einer zweiten Schiene (8,10) durch eine Schienenendrückvorrichtung (19) in Richtung zur ersten Schiene (8) eine Druckkraft in ein vorderes Schienenende (7) der zweiten Schiene (10) zur Erzeugung einer Druckspannung eingebracht wird, wobei sich die Schienenendrückvorrichtung (19) an einem Schienenanker (16) einer an die zweite Schiene (10) anschließenden dritten Schiene (14) abstützt, und dass nach Beendigung des Schweißvorganges die erste Schiene (8) mit den Schwellen (15) verspannt wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die an die erste und zweite Schiene (8,10) angepressten Klemmbackenpaare (6) in einer ersten Phase des Schweißvorganges voneinander distanziert werden, bis einander benachbarte Stirnflächen (9) der beiden Schienen (8,10) zur Bildung einer Schweißlücke w_s voneinander distanziert sind und in einer zweiten Phase die Klemmbackenpaare (6) unter Stromzuführung zueinander bewegt werden und parallel dazu die Druckkraft durch die Schienenendrückvorrichtung (19) in die zweite Schiene (10) eingebracht wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die durch die Druckkraft der Schienendrückvorrichtung (19) erzeugte Druckspannung wenigstens einer zur aktuellen Schienentemperatur korrelierenden Soll-Druckspannung entspricht.
4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass das Schweißaggregat (1) und die Schienendrückvorrichtung (19) synchron gesteuert werden.



ZUSAMMENFASSUNG

Parallel zur Verschweißung einer ersten mit einer zweiten Schiene (8,10) eines Gleises wird durch eine Schienendrückvorrichtung (19) in Richtung zur ersten Schiene (8) eine Druckkraft in ein vorderes Schienenende (7) der zweiten Schiene (10) zur Erzeugung einer Druckspannung eingebracht. Dabei stützt sich die Schienendrückvorrichtung (19) an einem Schienenanker (16) einer an die zweite Schiene (10) anschließenden dritten Schiene (14) ab. Nach Beendigung des Schweißvorganges wird die erste Schiene (8) mit den Schwellen (15) verspannt. Auf diese Weise ist eine Verschweißung der Schienen auch oberhalb der Neutraltemperatur möglich.

(Fig. 4)

Franz Plasser Bahnbaumaschinen-
Industriegesellschaft m b H

Fig.1

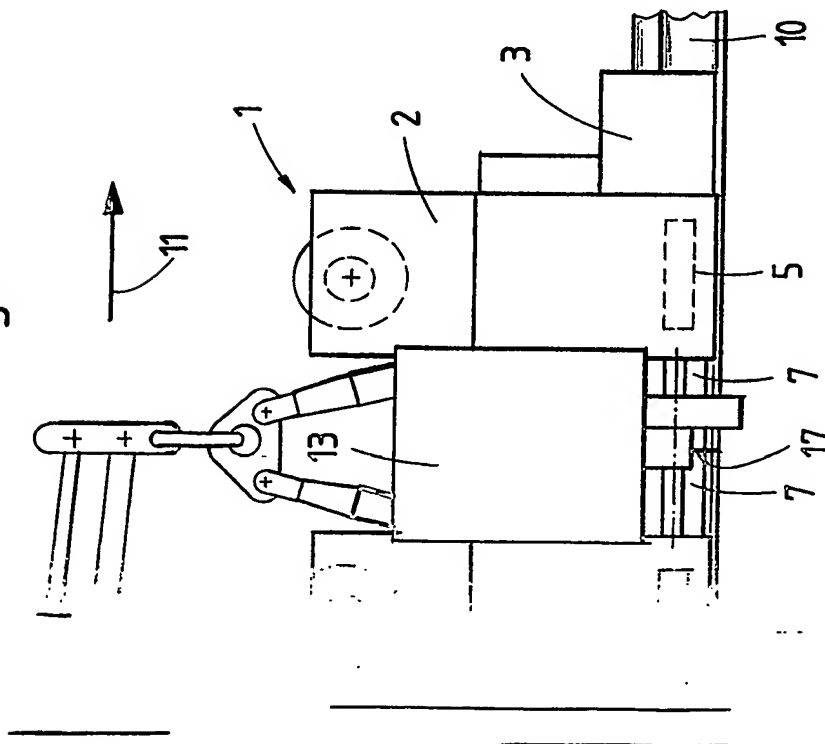
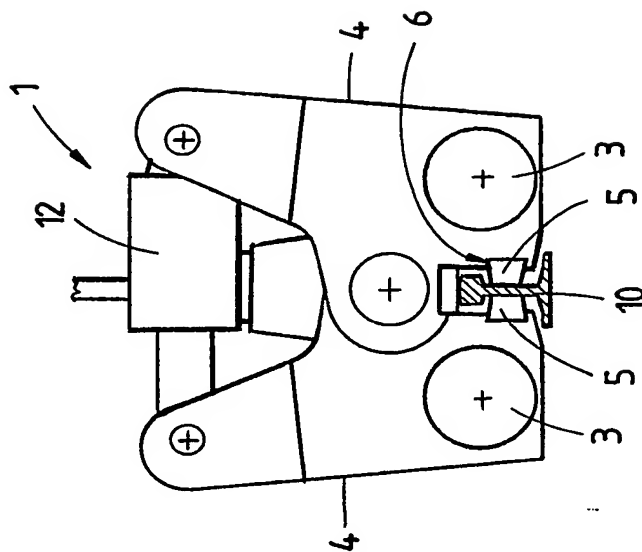


Fig.2



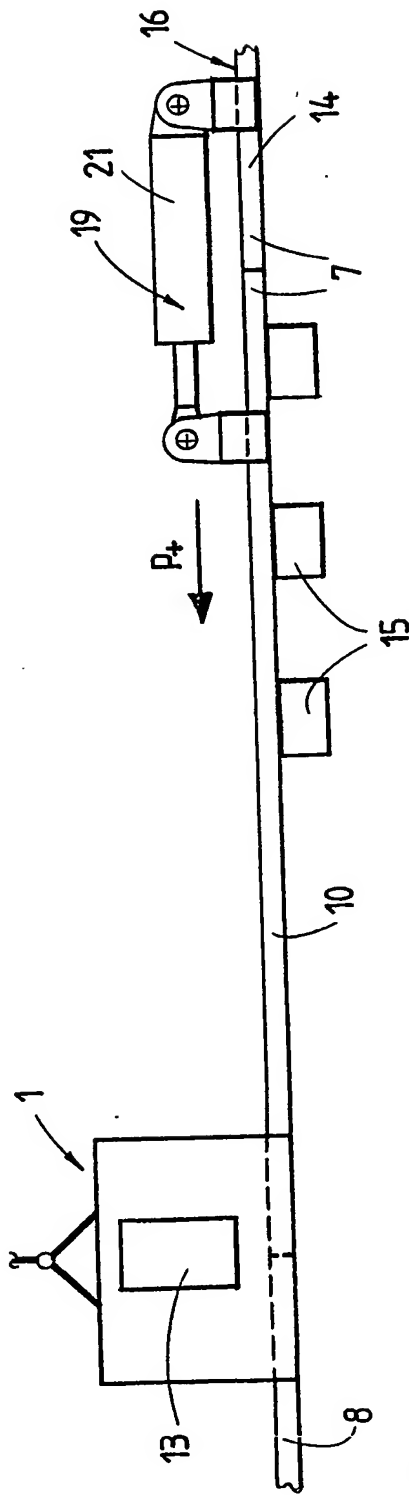
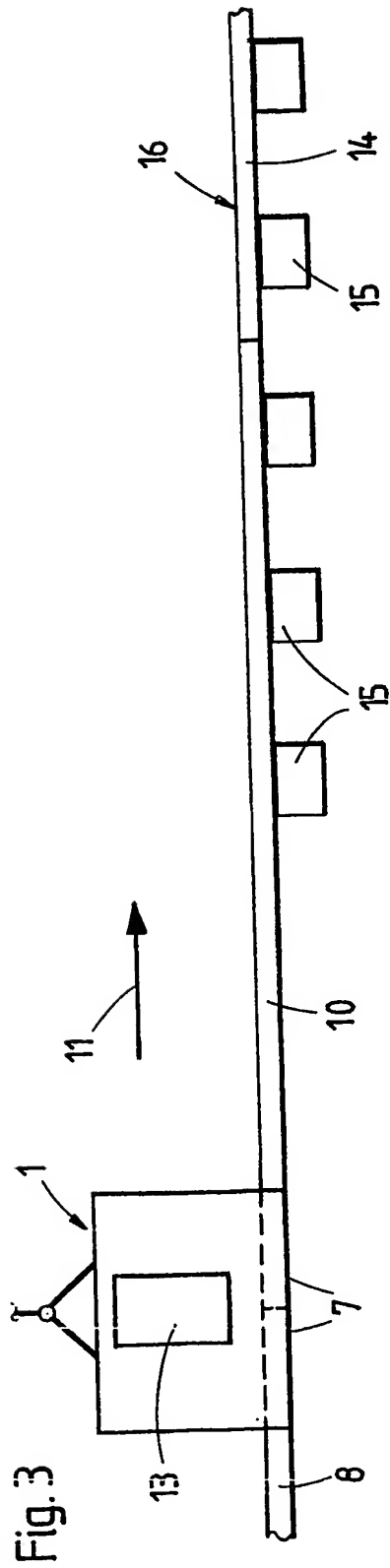


Fig. 5

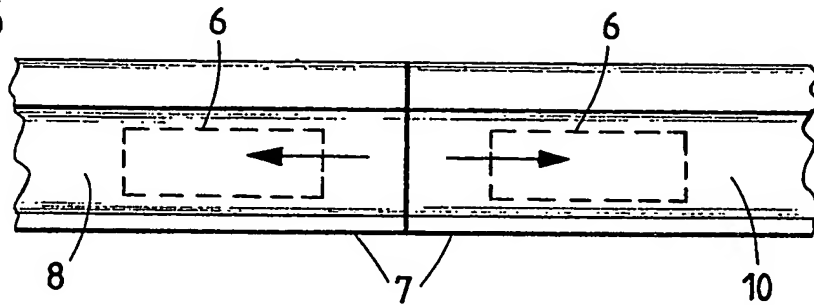


Fig. 6

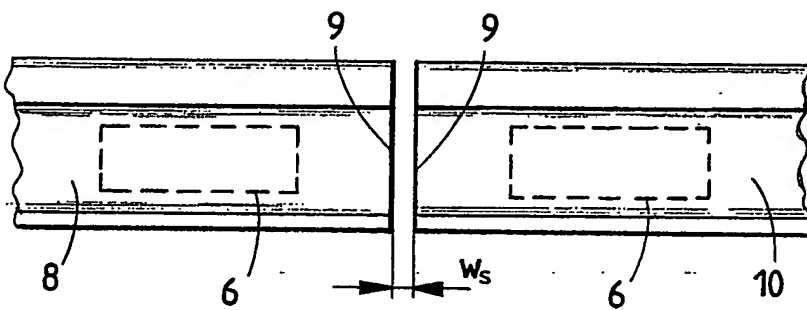
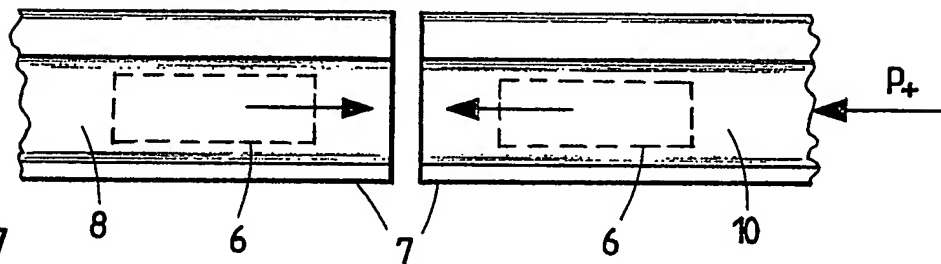


Fig. 7



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☒ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☒ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.